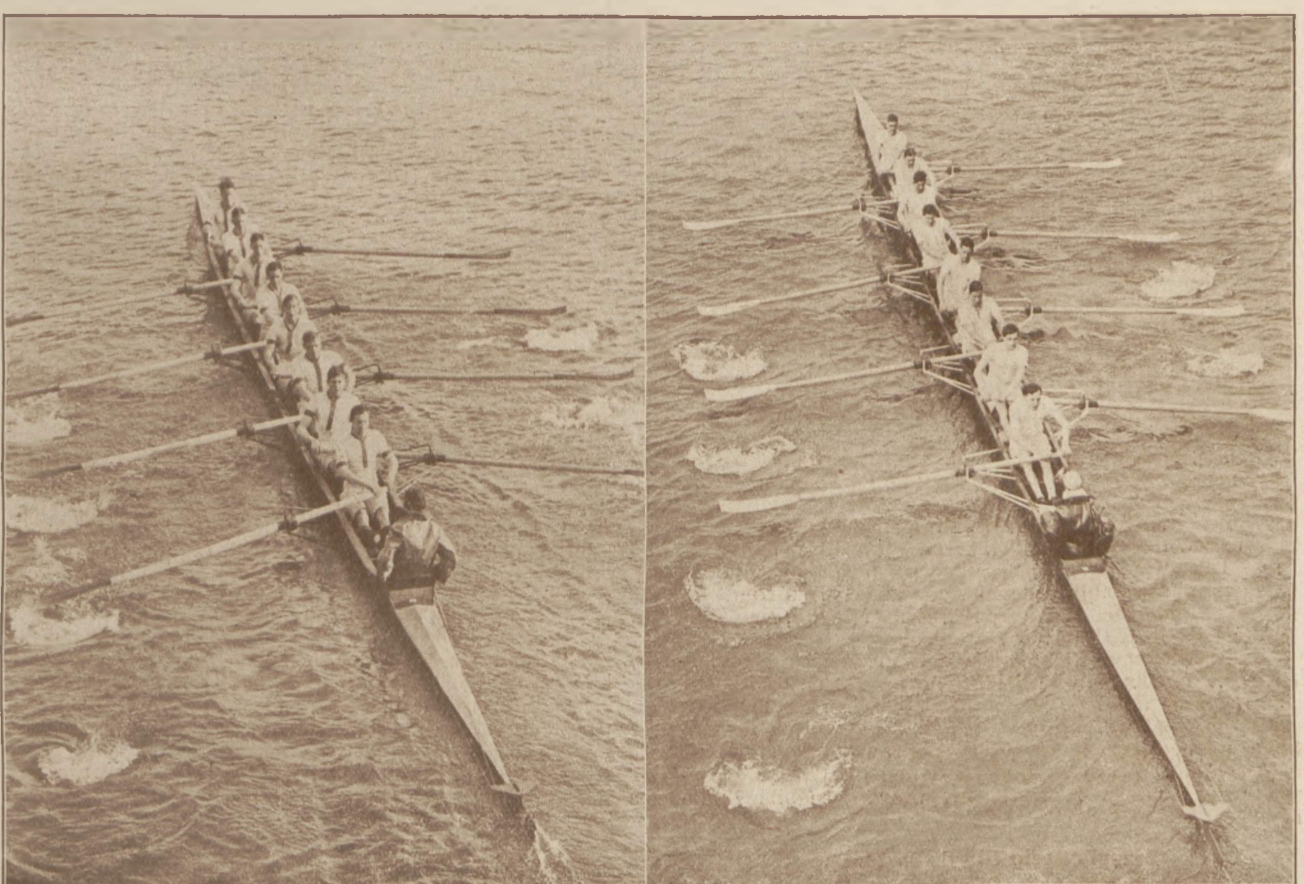
SPORT WODNY

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

Rok 2. WARSZAWA, 25 MAJA 1926. Nr. 7.

CENA EGZEMPLARZA **jeden złoty.** PRENUMERATA KWARTALNA 5 ZŁ.



78-me regaty wioślarskie OXFORD — CAMBRIDGE.

Osada Oxford'u, która przyszła o pięć łodzi w tyle. Zwycięska osada uniwersytetu Cambridge.

PŁYWACTWO.

Niemieckie rekordy pływackie.

Sport pływacki w Niemczech ustępuje dziś już tylko amerykańskiemu, zarówno pod względem swego rozpowszechnienia i liczby posiadanych pływalni, jak i pod względem wyników sportowych. W chwili obecnej tabela oficjalnych rekordów niemieckich przedstawia się jak następuje:

Panowie.

Styl dowolny.

100 m.	Heinrich	1:02,1	1925 r.
200 m.	Heinrich	2.23,2	1925 r.
400 m	Heinrich	5:16:8	1925 r.
500 m.	J. Berges	6:59,0	1925 r.
1.000 m.	J. Berges	14:48,3	1924 r.
1.500 m.	J. Berges	22:18,0	1924 r.

Styl klasyczny:

100 m.	E. Rademacher	1:15	1924
200 m.	E. Rademacher	2:50,4	1924
400 m.	E. Rademacher	6:05,0	1925
500 m.	E. Rademacher	7:40,8	1925

Nawznak:

100 m.	Fröhlich	1:15	1925
200 m.	Boddin	2:52,6	1925
	(rekord światowy: Niemiec Otto Fahr — 2:48,4 r. 3912)		
400 m.	Owerhamm	6:13	1922

Panie.

Styl dowolny:

100 m.	L. Lehmann	1:19,3	1925
200 m.	L. Lehmann	3:08,6	1925
400 m.	L. Lehmann	6:41,2	1925
1.500 m.	L. Lehmann	29:33,9	1925

Styl klasyczny:

100 m.	E. Hunens	1:29	1925
200 m.	E. Murray	3:20,2	1925
400 m.	E. Murray	7:23,3	1925

Nawznak:

100 m.	Rebhorn	1:29,2	1925
400 m.	Simon	7:10,1	1925

Fakt, że na 22 oficjalne rekordy 17 ustanowionych zostało w roku ubiegłym, a w pierwszym kwartale bieżącego roku padły trzy następne — mówi sam za siebie. Niemiecki sport pływacki jest w fazie żywiołowego rozwoju. Temi nowemi rekordami niemieckiemi, dotąd niezatwierdzonemi oficjalnie, są wyniki następujące:

Rademacher (w Ameryce) 400 m. stylem klasycznym 5:50,2 (!!!).

Frl. Magda Bischoff — 200 m. nawznak 3:30, pobity następnie przez p. Wunramm-Schrammen, która uzyskała wynik o 12 sek. lepszy — 3:18.

Frl. R. Büns na 400 m. stylem klasycznym uzyskała czas 7:18,2 o 1,8 sek. lepszy od rekordu światowego.

Tak więc, w chwili obecnej posiadają Niemcy 5 zawodników figurujących na liście rekordmanów świata — Rademacher, Fahr, Frl. Erna Murray, Frl. Erna Hunens i Frl. K. Büns.

Największym fenomenem jest oczywiście Rademacher. Z chwilą gdy rekord jego na 400 m. 6:05 został pobity przez młodego Belga Van Parysa, magdeburczyk zajął się tym dystansem szczególnie troskliwie, i wynikiem usilnego treningu była poprawa czasu prawie o 15 sekund! W Polsce bodajże żaden klub nie mógłby wystawić sztafety 4 crawlerów, którąby pobiła Rademachera!

Przepłynięcie Rio de la Plata.

Pływak argentyński Olindo Riquelme przepłynął zatokę Rio de la Plata pod Buenos Aires, od wybrzeża urugwajskiego do argentyńskiego, w ciągu 25 godzin. Dopłynął do lądu bez większego zmęczenia.

Kobiece mistrzostwa Stanów Zjednoczonych.

Zawody te, rozgrywane rokrocznie w zimie na Florydzie, nie przeszły i tym razem bez wielu sensacyj. Za sensację można bowiem uważać pobicie 6 rekordów światowych. Mistrzostwa odbyły się tym razem w St. Augustin.

Głównemi triumfatorkami były w sprincie Eleanor Garatti, słynna już w roku zeszłym i mistrzyni olimpijska Ethel Lackie, na dystansach średnich mistrzyni zaś olimpijska Martha Norelius, w stylu klasycznym Agnes Geraghty i nawznak niezrównana Sybil Bauer. Wszystkie te zawodniczki posiadają już swoje rekordy światowe. Nie obeszło się jednak bez szeregu rewelacyj. Odkryto kilka gwiazd wśród najmłodszych. W szczególności 16-letnia Lisa Lindstrom ma takie czasy jak 2:48 na 220 y. (o kilkanaście sekund lepiej od kpt. Kuncewicza), i 1:09 na 100 y. Jeszcze młodsza, bo ...11-letnia Eva Hobbs zwróciła na siebie uwagę czasem 1:17,6 na 100 y. Dziecko to więc, miałoby wszelkie szanse, by w konkurencji panów o mistrzostwo Polski przyjść na drugiem lub trzeciem miejscu!

Wyniki mistrzostw kobiecych były następujące:

Styl dowolny:

50 y. 1) E. Garatti — 27,2. 2) E. Lackie 27,4.

100 y. 1) E. Lackie 1:03,4. 2) E. Garatti 1:04,8. 3) M. Wehselau 1:05,2. „Hawajka" Mariechen Wehselau jest, jak widać, w gorszej formie, niż podczas Igrzysk Paryskich, kiedy pobiła rekord światowy.

220 y 1) M. Norelius 2 44,6 (rekord światowy pobity o 2 sek) 2) E. Lackie.

250 y. 1) M. Norelius 3:12,6 nowy rekord.

500 y. 1) M. Norelius 6:46,2. 2) Ethel Mac Gary 6:47,4.

Styl klasyczny:

100 y. 1) Agnes Geraghty 1:19,4, wynik lepszy o 6 sek. od własnego nieoficjalnego rekordu światowego. Na 200 y. A. Geraghty pobiła o 3,4 rekord światowy Angielki Gilbert, uzyskując 2:58,8, i wreszcie w próbie pobicia rekordu na 100 m uzyskała czas 1:28,8 lepszy o 0,2 od wyniku Niemki Erny Hunens.

Nawznak: 100 y. Sybil Bauer 1:15,4 (rekord światowy), druga Miss Welters 1:17,6 300 m. — S. Bauer 4:53,4.

Walter Spence, na którego zwróciły się oczy całej sportowej Ameryki, będący dziś najlepszym pływakiem *oll ronud* w świecie, pobił własny rekord na 150 y. trzema stylami, uzyskując czas 1:38,6. Wynik ten nie może być uznany jako rekord amerykański, gdyż nie został ustanowiony w zawodach międzyklubowych. W tym samym czasie Spence ponownie wyrównał rekord Rademachera 200 m. w czasie 2:50,4.

Rekord akademicki Stanów Zjednoczonych na 100 y. st. dowol. ustanowił A. Cressy uzyskując czas 54,0". Nieco później taki sam wynik uzyskali Harry Lewis i James Bronson z uniwersytetu Yale. Jak widać, konkurencja jest dość silna. Wynik ten bowiem niewiele odbiega od rekordu Weissmüllera. Pozatem inny student z Yale, House, na 150 y. nawznak uzyskał 1:49, czas również bliski rekordu światowego.

Rekord kobiecy francuski na 100 m. nawznak pobiła M-lle Albertine Ledoux („Enfants de Neptune", Tourcoing) uzyskując czas 1:33,8, lepszy o 0,2 sek. od własnego rekordu (rekord polski 1:52,8, światowy 1:23,2).

Trójka z „Illinois Athletic Club" nie próżnuje...

Johnny Weismüller pobił rekord światowy na 100 m nawznak w 1:10,4.

Arne Borg uzyskał na 1.000 y. st. dowol. czas 11:28,0 a więc o... 48,8 sek. lepiej od rekordu światowego! Ostatnio przepłynął on 500 y. w 5:32,8, a więc znów w czasie o 14,6 lepszym od rekordu Weismüllera.

Wreszcie Ethel Lackie na 100 metrów ponownie pobiła rekord światowy w 1:10.

Rok 2. WARSZAWA, 25 MAJA 1926 r. Nr. 7

SPORT WODNY

CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

NACZELNY NASZ OBOWIĄZEK.

W czasie wielkiej wojny — chłop polski pod gęstym obstrzałem wychodził z pługiem na pole i orał ziemię, spełniając pomimo świszczących obok kul swój ciężki codzienny trud.

W czasie wielkiej wojny — chłop francuski, w sferze ustawicznego artyleryjskiego ognia zamieszkujący, odbudowywał uparcie zniszczony od kul dom swój, nie chcąc nawet za cenę życia zejść ze stanowiska, na którem postawił go obowiązek zawodu, pracy i życia.

Przykłady podobne wymienionym — mnożyć moglibyśmy w nieskończoność. Ale nie o liczbę faktów chodzi nam tutaj, i nie o wymowę cyfr, bo wiemy, że jest ona potężną, i nie o przestrzeń geograficzną, na której wyraz swój znalazły, ani też o przynależność do klasy społecznej czy narodu, bo wszystkie niezliczone fakty owe istnienie swe miały w płaszczyźnie dziejów ludzkości, nieograniczonych ani miejscem, ani czasem trwania.

Nie o zewnętrzne cechy faktów takich chodzi nam tedy, bo te mogą być różne. Idzie nam natomiast o stwierdzenie, że u podstawy owych faktów, niezależnie od wszelkich zmiennych cech zewnętrzności, leży przyczyna zawsze niezmienna: poczucie konieczności wypełniania swego obowiązku w tych ramach, w jakich obowiązek ten zakreśla człowiekowi jego zadanie życiowe, pozycja społeczna, praca zawodowa.

Każdy z ludzi w społeczeństwie żyjących stoi na szańcu, któremu zniszczeć nie wolno, broni placówki, opuszczenie której jest krzywdą, społeczeństwu wyrządzoną, każdy oddaje codziennie pewną sumę pracy swej, brak której źle odbić się może na ogólnym rezultacie narodowego wysiłku.

Na przeszkodzie w spełnianiu naczelnego swego obowiązku nic człowiekowi stanąć nie może i nie powinno. Przynależność partyjna, przekonania polityczne, dążenia socjalne znajdują najświętszy wyraz pojednania w wielkiej kuźni codziennej pracy: ciężki młot naczelnego obowiązku powszedniego dnia, niechże bije nieustannie i niezmordowanie w rozżarzone kowadło czekających na wykonanie prac, a w oczyszczających płomieniach ognia niechże kształtuje się i hartuje stal polskiego charakteru.

Jesteśmy wszyscy pod wrażeniem niedawnych wewnętrznych walk w Rzeczypospolitej, każdy z nas czuje na sobie olbrzymi ciężar straconych żyć, przelanej krwi.

Jedni z nas wyznają poglądy takie, drudzy inne. Różnie oceniamy niedawne wydarzenia, różnie reagujemy na fakty, które się stały. Jedni z nas należą do tego, drudzy do innego obozu politycznego w Polsce.

Ale — powiedzmy to sobie otwarcie i szczerze, owe wyznawane przez nas różne poglądy polityczne — są w istocie rzeczy na marginesie tego wielkiego obowiązku, który na nas wszystkich jednakowo ciąży, który nas wszystkich jednoczy w samej akcji.

W założeniu bowiem działalności sportowej tkwi idea — wychowywanie obywateli zdrowych fizycznie, silnych moralnie, wytrzymałych nerwowo, odważnych i rycerskich w walce, zdolnych do poświęcenia wszystkich swoich sił, lojalnych i uczciwych w dążeniach naprzód.

Owej idei — wszyscy, pod sztandarem sportu zgrupowani, wierni możemy pozostać bez względu na dzielące nas różnice w poglądach innnego rodzaju. Ideały sportu — mieszczą się bowiem w programie wszystkich, dobra Rzeczypospolitej pragnących. Że ideały owe w chwili obecnej są bardziej niż kiedykolwiek żywotne, że Rzeczpospolita polska potrzebuje bardziej niż kiedykolwiek licznych zastępów obywateli, na miarę tych ideałów wydawanych, prawda to oczywista. Tembardziej tedy, niezależnie od przeżywanych niepokojów narodowych, niezależnie od różnic w poglądach politycznych — sportowcy polscy na straży naczelnego swego obowiązku codziennej pracy stać winni.

My wszyscy, którzyśmy z pięknych polskich wód wzięli swój chrzest sportowy, musimy pozostać wierni naczelnym przykazaniom odrodzeńczej idei sportów.

W naszych klubach wioślarskich, żeglarskich i pływackich zagadnienia natury politycznej odsuńmy na bok. Gdybyśmy pozwolili przyjść do głosu na terenie klubów naszym namiętnościom partyjno-politycznym, zawisłaby nad nami chmura nieporozumień, załamań w pracy.

Zmora słabości wewnętrznej czai się wślad za pierwszą oznaką nieporozumień. Ciężkim wysiłkiem kilku lat doprowadziliśmy sport polski do obecnego dość wysokiego poziomu. Marzymy o cudownej chwili zwycięstwa polskich barw nad obcemi flagami. Mamyż zatracić z trudem zdobyte szanse w nierozumnym szale politycznych kłótni?

Chwila obecna — mocniejszym niż kiedykolwiek głosem — wzywa nas wszystkich do zgodnego pełnienia prac, zakreślonych ideologją sportową.

Niechże zgodnie praca nasza idzie dla dobra i chwały Rzeczypospolitej.

(m)

TEGOROCZNE MISTRZOSTWA WIOŚLARSKIE EUROPY.

Jest rzeczą ogólnie wiadomą, iż poza regatami olimpijskiemi najważniejszem wydarzeniem sportowem w wioślarstwie są mistrzostwa Europy, rozgrywane corocznie pod egidą związku wioślarskiego tego państwa, w którym danego roku owe regaty mistrzowskie mają miejsce.

W roku bieżącym mistrzostwa Europy odbyć się winny w Portugalji. Czy się tam jednak odbędą rzeczywiście — oto pytanie, które zaprząta obecnie wszystkie zainteresowane sprawą tą umysły.

Sprawa mistrzostw tegorocznych oraz trudności w przeprowadzeniu ich przez Portugalję — przedstawia się w sposób następujący:

Portugalska Federacja Wioślarska zanim zdecydowała się na zorganizowanie mistrzostw Europy w swoim kraju, zwróciła się przedewszystkiem do władz rządowych z żądaniem niezbędnych sum tytułem subsydjum.

Rząd portugalski doceniając doniosłość zorganizowania na swoim terenie mistrzostw Europy przyrzekł Związkowi Wioślarskiemu pomoc następującą: Związek otrzyma jako pierwszą ratę subsydjum franków franc. 650.000 na zorganizowanie mistrzostw, oraz później nieco ratę drugą w wysokości 200.000 fr. fr. na doprowadzenie basenu wioślarskiego do odpowiedniego stanu. Prócz subsydjów — rząd obiecał jeszcze Związkowi pomoc moralną: mistrzostwa odbyć się miały pod patronatem Prezydenta Portugalji i całego rządu.

Powyższe punkty tej—swego rodzaju—umowy ustalone zostały w styczniu b. r., a więc w czasie właściwym, pozwalającym Wioślarskiemu Związkowi Portugalskiemu na formalne zobowiązanie się wobec Międzynarodowego Związku Wioślarskiego zorganizowania regat o mistrzostwo Europy w Portugalji, — pozwalającym także na doskonałe przygotowanie organizacji.

Niestety, wbrew zawartej z Rządem umowie, sprawy poszły innym torem, naprzekór najlepszym chęciom Wioślarskiego Związku Portugalskiego. Obiecane Związkowi kredyty nie zostały jeszcze nietylko zawotowane, lecz nawet nie przedstawiono ich w odpowiedniej Komisji Parlamentarnej. Oto szczegóły:

Minister rolnictwa Torres Garcia za zgodą swych kolegów miał wnieść do parlamentu propozycję przyznania subsydjum na regaty o mistrzostwo w sumach wyżej przez nas wskazanych. Tymczasem pod nieobecność p. Garcii — ministrowie Skarbu i Oświaty złożyli w parlamencie wniosek o subsydjum w kwocie 170.000 fr. dla Portugalskiego Komitetu Olimpijskiego na cele związane z odbyciem w maju b r. w Lizbonie Kongresu Olimpijskiego. Subsydjum dla wioślarstwa— pozostało i nadal w sferze ministerjalnych... teczek.

W odpowiedzi na powyższe minister Garcia zaprotestował przeciwko takiemu stanowi rzeczy, grożąc jednocześnie dymisją swą o ileby gabinet nie załatwił pozytywnie sprawy subsydjum dla związku wioślarskiego.

Wobec takiego stanowiska ministra Garcii, gabinet portugalski oświadczył, iż poczyni wszystkie niezbędne kroki celem uzyskania obiecanego Związkowi Wioślarskiemu subsydjum.

Niestety, nawet w łonie zainteresowanych grup parlamentu portugalskiego istnieje niezgodność na temat subsydjowania regat o mistrzostwa Europy. Owe nieporozumienie wywołuje przedewszystkiem senator José Pontes, zarazem przewodniczący Portugalskiego Komitetu Olimpijskiego. Takie wrogie sportowi stanowisko człowieka, piastującego przecież najwyższy mandat sportowy swego kraju, mogłoby się nam wydać zgoła dziwne i niezrozumiałe, gdybyśmy nie znali zakulisowych sprężyn, kierujących stanowiskiem p. Pontesa. Wiadomem jest nam bowiem, że pomiędzy związkami sportowemi i komitetami olimpijskiemi na tle igrzysk olimpijskich istnieje poważne nieporozumienie. Związki sportowe domagają się bezpośredniego przedstawicielstwa w Międzynarodowym Komitecie Olimpijskim, a nieuwzględnienie życzenia tego zaważyć może na losach następnych Igrzysk Olimpijskich w sposób druzgocący.

W tem oświetleniu nieprzychylne dla Związku Wioślarskiego stanowisko p. Pontesa prezesa Komitetu Olimpijskiego, jest tylko zwykłym refrenem walki pomiędzy najwyższemi władzami sportowemi.

Władze wioślarskiego związku portugalskiego liczą jeszcze na to, że tak parlament, jak i rząd zrozumieją obowiązek sportowy, jaki wziął na siebie już nie tylko związek wioślarski lecz naród wobec całej zagranicy, deklarując przez władze związku na zasadzie wstępnej umowy z rządem zorganizowanie regat o mistrzostwa w Portugalji. Na tej zasadzie, związek spodziewa się jednak przyznania mu subsydjum. Byłoby to bezsprzecznie jedynie racjonalne rozwiązanie sprawy. Tam jednak, gdzie wchodzą w grę namiętności wywołane partykularnemi ambicjami nie zawsze zwycięża racja stanu nietylko wioślarskiego...

W każdym razie sportowa opinja portugalska, do głębi poruszona opisanym przez nas konfliktem słusznie domaga się w interesie całego europejskiego wioślarstwa natychmiastowej decyzji rządu i parlamentu swego kraju. Tylko natychmiastowa decyzja bowiem może dać międzynarodowym władzom wioślarskim jasne widzenie rzeczy, a na wypadek negatywnego stanowiska władz portugalskich— spowodować może zorganizowanie regat o mistrzostwa Europy w innym kraju.

Sportowa prasa portugalska z rozpaczą pisze o możliwem fiasco regat o mistrzostwa Europy w Portugalji, biada nad możliwą utratą wielkiej manifestacji sportowej, terenem której byłaby Portugalja i łamie ręce nad niezbadaną linją kaprysów polityki, przynoszącej wstyd portugalskim sportowcom.

Najbliższe dni przyniosą nam zapewne rozwiązanie tej zagmatwanej sprawy.

K. Muszałówna.

W SPRAWIE NOWEJ SIEDZIBY WILEŃSKIEGO T-wa WIOŚLARSKIEGO.

W No. 5-m „Sportu Wodnego" z dnia 25 kwietnia r. b. ujrzeliśmy projekt przyszłej siedziby Towarzystwa Wioślarskiego w Wilnie. Ponieważ rozwój każdej placówki wioślarskiej uważamy za sprawę ogół wioślarstwa obchodzącą, sądzę, że Druhowie Wilnianie nie wezmą mi za złe jeżeli na łamach naszego organu zabiorę głos i zajmę się projektem budowy.

Przedewszystkiem pragnę gorąco powinszować Druhom Wilnianom inicjatywy budowy własnej siedziby na lądzie, tak jak to projekt przewiduje. Powinniśmy zupełnie zarzucić myśl budowania przystani wioślarskich pływających na wodzie, takich jakie jeszcze w większości klubów wioślarskich i to nawet starszych spotykamy. Ciągły remont tych przystani, sprzątanie ich na zimowe leże, doprowadzanie do porządku na wiosnę i czekanie aż warunki wodne na ustawienie i otwarcie przystani pozwolą, pochłania masę pieniędzy nieprodukcyjnie i znacznie skraca sezon wioślarski ze szkodą dla sportu. Pozatem przystanie pływające mają bardzo krótki żywot i często muszą być odbudowywane. Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku przez czas czterdziestoletniego istnienia miało aż sześć przystani, a łączny koszt budowy tych przystani i konserwacja wystarczyłyby na pobudowanie bardzo porządnej stałej siedziby na lądzie.

Omawiany projekt siedziby Towarzystwa Wioślarskiego w Wilnie architektonicznie przedstawia się bardzo ładnie, pod względem jednak przystosowania do celów sportowych posiada znaczne braki, i o nich właśnie „sine ira et cum studio" chcę pomówić. Przedewszystkiem więc pomieszczenie dla łodzi. Ani na chwilę nie chcę przypuszczać aby Druhowie z Wilna chcieli ograniczyć sport jedynie do łodzi spacerowych i trzymać je cały sezon na wodzie. Jestem pewny że mają i mieć będą łodzie wyścigowe, a miejsca do ich przechowania projekt zupełnie nie przewiduje. Mówię nie przewiduje, gdyż trudno uważać przyziemie przyszłej siedziby za pomieszczenie dla łodzi. Wymiary tego przyziemia są w kierunku do wody wszystkiego 9,5 m. a taka długość wystarczy zaledwie na pomieszczenie jedynki wyścigowej Już czwórka wymaga najmniej 14,5 m., a ósemka, o której Druhowie w Wilnie powinni stanowczo na przyszłość pomyśleć wymaga 25 m. długoś i budynku Wprawdzie przyszły budynek ma 22 m. długości w kierunku równoległym do wody ale łodzie należy zawsze umieszczać w kierunku pionowym do wody. Mam wrażenie, chociaż nie znam terenu budowlanego że brakowi temu dałoby się zadosyćuczynić nie zmieniając struktury budynku. Ponieważ budynek ma stanąć na stoku wybrzeża i wątpię aby tuż obok niego przebiegała ulica, możnaby przyziemie poprostu rozszerzyć w kierunku prostopadłym do wody aż do szerokości 13 m. tak aby na długość można było pomieścić czwórki półwyścigowe, jedynki i dwójki wyścigowe i inne delikatniejsze łodzie spacerowe, na przestrzeni zaś 5-u m. należałoby go jeszcze bardziej rozszerzyć do długości 25 m. tak aby w przyszłości można było pomieścić ósemki. Otrzymane w ten sposób obszerne przyziemie można by od strony przeciwległej do wody przykryć płytą żelbetową (która nie jest tak bardzo kosztowną) i uzyskałoby się wtedy nawet piękny taras od strony prawdopodobnej ulicy. Przyziemie to musiałoby od strony wody być zamknięte na bramy, a w tym wypadku trzebaby przerobić nieco schody wiodące od strony wody na balkon przy szatni i ten ostatni zrobić nieco szerszy, mam wrażenie jednak, że na zeszpecenie zewnętrznego wyglądu to nie wpłynie. W każdym razie sprawa pomieszczenia na łodzie, które stanowią przecież najważniejszą część inwentarza wioślarskiego jest tak ważną, że należy jej przedewszystkiem uwagę przy projektowaniu nowej siedziby poświęcić.

Być może, że projektodawca myślał obok projektowanego budynku postawić specjalną szopę do łodzi ale w takim razie naraża T-wo na niepotrzebne dodatkowe koszty i stratę miejsca.

Inne rozplanowanie budynku jest bardzo pomysłowe i praktyczne, co do samej fasady chcę zauważyć, że do flagi powinien być specjalny maszt postawiony oddzielnie i naśladujący maszt jachtu. Umieszczanie dwóch flag na drążkach umieszczonych na szczytach daszków wygląda niesportowo i bez nich, mam wrażenie fasada byłaby ładniejszą.

Zdaje mi się że Druhowie Wilnianie ani też projektodawca nie wezmą mi za złe, że zabrałem głos w sprawie ich samych przedewszystkiem obchodzącej, ale ponieważ w życiu mojem zwiedziłem bardzo dużo klubów wioślarskich w Anglji i w Niemczech, a obecnie buduję siedzibę dla T-wa Wioślarskiego w Włocławku, projekt, który był również w Sporcie Wodnym ogłoszony uważałem za koleżeński obowiązek podzielić się z Druhami nabytem doświadczeniem. Winszując zatem Druhom jeszcze raz powziętej inicjatywy życzę z całego serca pomyślnego i rychłego doprowadzenia budowy do szczęśliwego końca.

Jerzy Bojańczyk
Prezes T-wa Wioślarskiego w Włocławku.



Na przystani Oddziału Wioślarskiego „Sokoła" Krakowskiego.



Na brzegu Wisły. *Fot. L. Jabrzemski.*

SŁÓW KILKA O TURYSTYCE.

Z prawdziwem uznaniem dla autora (m) w „Sporcie Wodnym" № 5, przeczytałem artykuł ujmujący znaczenie turystyki i jej bogactwa: dla duszy, organizmu i wzroku wioślarza-turysty. Autor artykułu ujął to wszystko co wioślarz-turysta odczuwa i co od niego natura wymaga. Nie będę więc dalej rozkoszował się tem, o czem już czytelnicy czytali o „turystyce" w naszym organie.

Chciałem dodać słów kilka o turystyce jako praktyk, który nie jedną rzekę i nie jeden tysiąc kilometrów przejechał. Załoga turystyczna składać się winna z ludzi zdrowych, zahartowanych w podróży i umiejących pływać. „Wioślarz-turysta znać musi doskonale tajemnice kapryśnych, nieujętych w uregulowane koryto polskich wód". W powyższym zdaniu ujęte są własności wioślarza-turysty, jakie posiadać winien. Jeżeli nie będziemy odpowiednio dobierać załogi, wycieczki będą nie udane, a mogą być i tragiczne. Na rzekach niebezpieczeństwa się piętrzą jedno za drugiem w postaci kołków, kamieni, promów, mielizn i t. d. To wszystko trzeba przezwyciężać umiejętnie nie narażając się na niemożliwość przejechania oznaczonej marszruty. Nie uważam turystyki bezplanowej t. j. jechać jak cygan, kiedy i gdzie zajadę, to obojętne Taka turystyka nie jest sportem a tylko włóczęgą; marszruta ścisła planowa w/g map. Tura dzienna nie powinna więcej wynosić nad 60—70 klm., na godz. od 8—9 klm. Jazda nie jest wyczerpująca, a jednak jest wydajna i obowiązkowa. Odpoczynki zależne od okolic i długości dnia, są względnie indywidualne. My wioślarze mając swój organ, winniśmy właśnie dzielić się wrażeniami z odbytych wycieczek i dawać sprawozdania a to w tym znaczeniu, ażeby leniwych zachęcić do turystyki i wioślarzy-turystów zaznajamiać z terenem; tą drogą osiągniemy pojęcie o wodach na naszych rzekach i ich kaprysach, unikając różnych niebezpieczeństw.

Pozwolę więc sobie w streszczeniu opisać wycieczkę odbytą w dniach 1, 2 i 3/V 1926 r. z Sulejowa Pilicą do Warszawy łodzią „Świteź" cztery krótkie, długość łodzi 7¼ metra K. W. W., załoga składała się z 5 uczestników (dwie pełne zmiany). Łódź została wyekspedowana koleją do Piotrkowa, stamtąd 15 klm. końmi do Sulejowa i przy moście opuszczona na Pilicę. Jeden z uczestników pojechał wcześniej na 12 godzin w celu transportu łodzi i znalezienia lokum. Transport łodzi z Warszawy do Piotrkowa kosztował 60 zł, przewóz do Sulejowa 12 zł. Pozostali członkowie załogi t. j. 4-ch wyjechali z Warszawy dn. 30/IV o g. 6.15 w., do Piotrkowa zajechali 9.07 w. z tamtąd dorożką do Sulejowa 10 zł. Nocleg 1-szy przy moście w zajeździe na słomie, Wyjazd z Sulejowa dn. 1/V godz. 8 rano, odjazd ciężki, wszędzie mielizna, jedyny przejazd przy lewym brzegu. Marszruta na pierwszy dzień Sulejów—Tomaszów Rawski — Spała — Inowłódź klm. 54, tura lekka i robimy ją swobodnie, lądując w Tomaszowie gdzie zwiedzamy słynne źródła fosforyczne z których mają czerpać doskonałą wodę aż do miasta Łodzi. Źródła znajdują się po lewej stronie przed mostem. Dalej lądujemy w Spale zwiedzamy zewnętrznie pałac, kapliczkę, zwierzyniec gdzie jest 4 jelenie, robimy zdjęcia, jedziemy dalej do Inowłodzia gdzie lądujemy i nocujemy, zwiedzając starożytny bo aż w w. XI zbudowany przez Wład. Hermana kościołek z basztami, który jest obecnie w stanie remontu. Na tym odcinku muszę zaznaczyć, że wybrzeża i krajobraz przepiękne jeżeli dodam, że jedziemy często po kilka kilometrów lasami. Drugi dzień wstajemy godz. 5 rano śniadanie i odjazd godz. 6.30, mamy przebyć 95 klm. t. j. Inowłódź — Warka, pogoda ładna, po drodze dużo promów, liny stalowe idą nisko, orjentujemy się po brzegach i krypie do przewożenia, lądujemy przeciągając łódź, omijamy kamienie, kołki, nad któremi wiruje woda, przejeżdżamy mosty, ocierając się lekko o jakiś kołek, jedziemy dobrej myśli, dziarsko. Przed mostem w Białobrzegach jeden z kolegów wyraził chęć poprowadzenia łodzi pod tym mostem. Zgodziłem się chętnie gdyż „turysta to wytrawny", a sam byłem nawet zmęczony stałem skupianiem uwagi wzrokowej i myślowej. Oddając mu ster zaznaczyłem, że ja pojechałbym pod 3-cim filarem gdyż tam woda jest najspokojniejsza, on zaś twierdzi, ze tam jest płytko i jedzie pod drugim filarem. Wjeżdża brawurowo pod most, naraz słyszymy trzask klepek, siedzimy na kołkach, ani ruszyć naprzód, uspakajamy się, każdy jednak myśli, że będzie pływał, tylko żal manatek. Oczywiście był to moment, kolega „fatalista" uspakaja wszystkich, prędko się rozbiera i pakuje do wody, podpływając pod łódź opiera się o kołki i plecami zrzuca łódź, którą chwytamy wiosłami, podjeżdżając do bliskiego brzegu.

Mamy ½ łodzi wody, wyrzucamy rzeczy na brzeg błyskawicznie. Jeden pilnuje rzeczy bo ludzi moc nas obstąpiło, 4-ej pozostali wyciągamy łódź na brzeg, który był bardzo podatny. Wylewamy wodę i oglądamy uszkodzenia — stwierdziliśmy, że nic poważnego poza zwykłemi pęknięciami i mniejszemi dziurami nie było, obiecujemy sobie w ciągu 2-ch godzin łódź do stanu używalności doprowadzić. Mając wszystkie narzędzia i materjały raźno zabieramy się do pracy. Zaczyna padać deszcz i zimno, wszyscy boso pracujemy; po 2¼ godzinach łódź gotowa, są chętni do jazdy dalszej, gdyż przy samym moście nie ma odpowiedniego noclegu. Sprzeciwiam się stanowczo, mając na uwadze, aby kitowanie obeschło przez noc. Nocujemy u drużnika mostowego w małym mieszkanku, niewygodnie, jednak śpiemy jak zarżnięci. Dn. 3.V wstajemy 3.50 rano, oglądamy filary i gdzie był możliwy przejazd, okazuje się, że pod 3-cim jest najbezpieczniej, jednak pod innymi przęsłami kołków jakby usiał, żalą się nawet rybacy na ten przejazd pod mostem, gdyż często uszkadzają sobie łodzie. Mieszkańcy Białobrzeg chcieli powyciągać swoim kosztem kołki, jednak władze nie zezwalają. Przyrzekliśmy interwenjować u odnośnych władz w tej sprawie. Gdybym drugi raz przejeżdżał przez ten most a nawet i inne, stanowczo łódź bym przeprowadzał Nie będę wioślarzom-turystom tłumaczył co jest łódź dla turysty, a jeżeli ta zostaje uszkodzona i może być niezdatna do użytku to jest rozpacz bezgraniczna. Godz. 5.15 odjeżdżamy od miejsca wypadku, dzień dżysty zimno strasznie, musimy często brodzić po wodzie, gdyż niema przejazdu i tak zziębnięci dojeżdżamy do starej Warki o godz. 10-ej rano, mając po drodze 4 promy. O godz. 12¼ wyjeżdżamy, co 2 — 3 godz. wylewamy wodę, gdyż łódź, jak się później okazało miała jeszcze pęknięcie jedno przy kilu, którego niezauważyliśmy i tym pęknięciem woda się sączyła, jednak bardzo mało. Jedziemy zziębnięci a nawet skostniali, ale to nic, pracujemy wytrwale musimy przebyć 107 klm. Godz. 2¼ jesteśmy już na Wiśle, fale straszne, płyniemy pod wiatr, 2 razy jeszcze lądujemy dla wylania wody i posilenia się, przyjeżdżamy do Warszawy godz. 8.45 w. Plan i marszruta zostały wykonane, jesteśmy zdrowi, obiecując sobie drugą wycieczkę więcej interesującą z której wrażeniami nie omieszkamy się podzielić z druhami.

Muszę jeszcze zaznaczyć, że przy średnim stanie wody na Pilicy, przejazd względnie jest dobry.

W. Zajączkowski.

OD REDAKCJI: projektowana zbiorowa wycieczka wioślarska do Gdańska odbędzie się w pierwszej połowie lipca r. b.



Otwarcie przystani Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego dnia 9 maja r. b. poprzedziło poświęcenie czterech nowych łodzi.

ZAGADNIENIA NASZEGO YACHTINGU.

Są one wielkie.

Byłyby mniejsze i mniej zasadnicze, gdybyśmy byli już państwem morskiem realnie, faktycznie, a nie de nomine tylko, jak dziś jeszcze jesteśmy.

Cztery bowiem są punkty, z których można patrzeć na sprawy yachtingu, a mianowicie:

1) ze stanowiska potrzeb i interesów państwa.
2) z punktu widzenia rozwoju techniki żeglarstwa morskiego.
3) ze stanowiska wychowawczego, jako szkoły charakterów.
4) z punktu widzenia sportowo-turystycznego.

Nie ulega wątpliwości, że wszystkie cztery punkty widzenia nas obowiązują, nie wszystkie wszakże w jednakowym stopniu. Np. zagadnienia rozwoju żeglarstwa i budowy statków morskich mogą nas w dniu dzisiejszym chyba tylko teorytycznie obchodzić: dla tego bowiem, ażeby do budowy gmachu światowego żeglarstwa swoją cegiełkę dorzucić, nietylko trzeba żeglarstwo znać expedite, ale należy mieć nieodzownie warsztat dla doświadczeń i pracy, to znaczy kapitał w rękach rozmiłowanych w żeglarstwie yachtsmanów, stocznie, hale, żaglownie, etc. Tego wszystkiego, ze smutkiem to stwierdzam, dotychczas nie posiadamy, a przedewszystkiem zamożnych — nie tylko lordów, ale zwyczajnych śmiertelników: kupców, fabrykantów, przemysłowców, którzyby choć w najmniejszej mierze interesowali się sprawami morza i jednego z najwspanialszych sportów — yachtingu. Lordowie zawsze gotowi są kupić dwa samochody, jakiegoś najczystszej krwi „Cezara" na którym nb. sami jeździć nie będą — zastąpi ich dżokiej — albo tłuc się w drodze do Paryża expresem; kupców bezmiar wód oceanu niewiele obchodzi, ponieważ wody mają dość w wodociągach. A młodzież zapalna i pracująca inteligencja mają wyczucie i zrozumienie tych spraw, ale nie mają pieniędzy. Dla tych to powodów kwestja udziału Polski w pracach technicznych żeglarstwa śpi snem sprawiedliwych, którzy jeszcze na świat nie przyszli, sprawiedliwość zaś swoją będą wymierzali kiedyindziej, byle nie wtedy, gdy raki gwiżdżą.

Pozostają zatem trzy punkty widzenia, którym poświęcić chcę słów kilka.

Zacznę od cieńszego, t. j. mniej w dobie dzisiejszej ważnego końca sportowo-turystycznego.

W poprzednich artykułach częściowo już sprawy te oświetliłem.

Trzeba raz się tylko w dobry wiatr (ale bez dramatycznych akcesorjów morskiej choroby) po morzu yachtem przejechać, ażeby w pełni ocenić z niczem nie porównany urok takiej przejażdżki: poczucie swobody, ruchu — lotu, rytmicznego wznoszenia się i spadania, estetyka linji i ruchów samego yachtu, zaabsorbowanie myśli sprawami odmiennemi od tych, które na lądzie pozostawiliśmy — mianowicie samą żeglugę — obok upajającego szumu wiatru i czystego powietrza, wszystko to sprawia, że nie jesteśmy zdolni oprzeć się czarowi morza, ani oddać swych wrażeń silniej

i trafniej od słów poety: „lekko mi, lubo, błogo, wiem co to być ptakiem“!

A jeśli do tej żeglugi dołączyć pierwiastek zainteresowania, wynikający ze zwiedzania zamorskich krajów i poznawania życia ludzi zamorskich, wrażenie potężnieje bez granic: człowiek zaczyna się czuć już nie człowiekiem swego kraju jedynie, którego cząstką jest jego pokład, chroniony przez banderę ojczystą, lecz świata całego. Jest na tej samej wodzie, która pluszce, u brzegów Norwegji, Szkocji i wysp Azorskich; nie tylko wie, ale i czuje, że jeśli ster swój przekręci, jeśli zechce— będzie tam — w Norwegji, czy na Azorach.!

Podróż lądowa poczucia tego nie daje.

O znaczeniu wychowawczem morza mówiłem również poprzednio. Błędnem jest mniemanie, że tylko młodzież przechodzi szkołę wychowania: człowiek wychowuje się, to zn. kształtuje się do końca swego świadomego życia; wychowuje się sam, wychowywa go życie, praca, ludzie, lektura, radość jego i smutki.

Wychowuje go również morze.

Niech więc ludzie dorośli nie lekceważą tego czynnika, ponieważ nawet profesorowie wszechnauk u takiego profesora jak morze, mogą się wiele nauczyć.

Przychodzimy teraz do „grubszego“ końca sprawy — do znaczenia yachtingu dla państwa polskiego.

Tajemnicą dla nas jest psyche ludzka: znamy tylko jej przejawy wewnętrzne, procesów zaś jej i istoty samej nie jesteśmy zdolni uchwycić. Nie wiemy też, dlaczego w pewnych chwilach wybuchają epidemje psychiczne, dlaczego w pewnych zbiorowiskach ludzkich istnieją pewne psychiczne niedomagania, nawet choroby. Zapewne—przyzwyczajenia, kategorje myślenia, wpływy środowiska, upodobania do naśladownictwa itp. racje tłomaczą do pewnego stopnia zjawiska, nie dają wszakże odpowiedzi wyczerpującej. Dlaczego np. Polak inteligentny, wykształcony nie zdolny jest (dzisiaj) objąć całokształtu znaczenia morza dla Polski? Gdyby rozumiał wolałby raczej na lat kilka zaniedbać szosy, mosty, gmachy reprezentacyjne, muzea i inne ważne sprawy kultury i kosztem ich ugruntować władzę swoją na morzu. Dzieje się odwrotnie. Tradycje żyją. I tradycja nasza zupełnej bierności względem spraw morskich święci i dziś swe smutne tryumfy.

W tym stanie rzeczy wszelki wysiłek, mający na celu zburzenia chińskiego muru obojętności stosunku naszego do morza jest godziwy i dobry.

Jednym z takich środków, środkiem doskonałym, bo na żywym czynie opartym, jest żeglarstwo sportowe. Jeden yacht morski, pływający po morzu więcej uczyni, niż stosy najpiękniejszych odezw propagandowych. W stosunkach naszych yachting jest awangardą floty handlowej. Jak patrole kawalerji, idące przed główną kolumną wojska, snują się we wszystkich kierunkach, myszkują, szperają, badają okolicę, tak yachty nasze, zanim główna kolumna floty ukaże się na morzu, dziś już winny zjeździć — przedewszystkiem Bałtyk — we wszystkich kierunkach, a banderą swoją powiedzieć zamorskiemu żeglarstwu: „Jesteśmy! my, Polacy na swojem morzu. Za nami idą wielkie okręty“.

Niech więc żeglarstwo sportowe, śródlądowe w imię szczytnych haseł ugruntowania potęgi Polski na morzu zdobędzie się na patrjotyczny wysiłek: niech każde towarzystwo i każdy klub żeglarski zakupi zbiorowo przynajmniej jeden yacht morski!

Znaną jest prawda niezaprzeczona, że handel morski idzie za banderą handlową. Banderą zaś zagraniczną naszego yachtingu jest właśnie bandera handlowa.

W myśl wiąc powyższej zasady przemocą nieśmy ją w kraje zamorskie!

M. Zaruski.



W zatoce Puckiej.
Fot. L. Jabrzemski

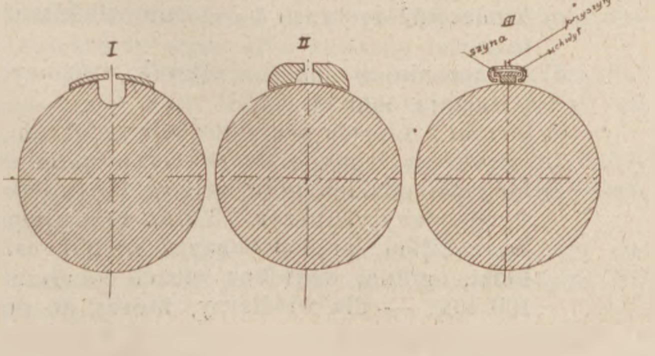


Kierownik sekcji żeglarskiej A. Z. S. p. A. Wolff. *Rys. Tonny.*

OŻAGLOWANIE MARCONIEGO CZY Z GAFLEM?

Rzadko kiedy sport żeglarski przyjmował i przystosowywał z taką szybkością jakiekolwiek zmiany w tradycyjnych konstrukcjach łodzi, jak to miało miejsce z ożaglowaniem Marconiego. Jednak należy zaznaczyć, że kto tylko wypróbował trójkątne ożaglowanie, ten, o ile jego warunki terenowe na to pozwalały, nie wracał do gafla. Wobec rozbieżnych zapatrywań co do wad i zalet trójkątnego żagla, postaram się szczegółowo sprawę tę wyjaśnić. Zacznę od gafla. Jak wiadomo żagiel z gaflem pozwala na zastosowanie niższego masztu, co znacznie ułatwia przejazd pod mostami. Maszt do tego ożaglowania łatwiej znaleść jako krótszy. Wysoko podniesiony gafel łączy w sobie zalety żagla trójkątnego a z wiatrem ciągnie daleko lepiej. Do żagla z gaflem można założyć topżagiel, i w ten sposób powierzchnie żagli powiększyć, co z żaglem trójkątnym jest wykluczone. Uszycie żagla z gaflem, przedstawia mniej trudności dla średnio wyrobionego specjalisty, niż wykonanie trójkątnego, w którym poprawki, wynikające z niedokładnego skrojenia, są trudniejsze do usunięcia. Tak mniej więcej przedstawiają się właściwości żagla z gaflem. Żagiel trójkątny zatem musiał mieć pierwszorzędne zalety, skoro stanął do walki z gaflem, utrzymał się zwycięsko i uzyskał w tak krótkim czasie tak wielką ilość zwolenników.

Trójkątny żagiel wywiera więcej równomierne ciśnienie na maszt aniżeli żagiel z gaflem, gdyż ten w miejscu oporu o maszt stara się go wygiąć do przodu. Manipulowanie z żaglem trójkątnym, jak wciąganie, opuszczanie, refowanie itd. odbywa się przy pomocy jednej grot-liny, z gaflem natomiast dwuch. Centrum pracy żagla trójkątnego, znajduje się bliżej powierzchni wody, przy równej długości boma z ożaglowaniem gaflowem, stąd więc przy jednakowej sile wiatru, dźwignia, działająca na pochylanie się łodzi w trójkątnym żaglu, jest mniejszą Takie ożaglowanie łodzi, przy zwiększającej się sile wiatru, pozwala na późniejsze refowanie. Również centrum pracy żagla trójkątnego, jest bliżej masztu, aniżeli w ożaglowaniu gaflowem, a więc korzystniejsze będą warunki dla pracy wiatru i co za tem idzie większa ich wydajność. Ponieważ centrum pracy żagla trójkątnego jest bliżej masztu, i sam maszt należy przesunąć bliżej środka łodzi, a im bliżej masz znajduje się środka łodzi, tem mniej nim rzuca, gdy łódź idzie po fali. Żagiel trójkątny można łatwiej wciągnąć na maszt, gdyż nie posiada on gafla, którym zwykle wiatr silnie szarpie i łatwo może rozedrzeć płótno. Obciążenie masztu u góry jest tu mniejsze, niż w żaglu z gaflem, ponieważ w tym ostatnim, maszt i gafel wzajemnie na siebie zachodzą. Żagiel z gaflem przy podnoszeniu do góry, umocowywa się do masztu linką przesuwaną przez kausze i okręcaną w około masztu, co jest zmudniejszem od przeciągnięcia żagla trójkątnego przez zagłębienie w maszcie. Żagiel trójkątny trzyma się lepiej pod wiatr, gdyż gafla nigdy nie da się należycie dociągnąć. skutkiem czego powierzchnia pracująca pod ciśnieniem wiatru jest znacznie mniejszą. Żagiel trójkątny wpłynął do pewnego stopnia emancypująco na żagiel 30% z gaflem, który dawniej zawieszono na maszcie pod kątem, gdyż uznawano takie podniesienie gafla za najlepsze. Obecnie zaś widzimy co raz pionowo stojące gafle, imitujące żagiel trójkątny.



Ponieważ wykonanie masztu do żagla trójkątnego zasadniczo różni się od masztu do gafla, sądzę, że właściwem będzie zapoznanie czytelników z jego kilkoma rodzajami

Najtańszy sposób, to wyheblowanie w maszcie wgłębienia w kształcie rowka idącego wzdłuż całego masztu o średnicy 2-2,5 raza większej od średnicy liny wprowadzonej do tegoż rowka. Rowek ten przykryty jest przez całą swą długość dwoma niestykającemi się ze sobą listwami, tego rodzaju wykonanie ma tę słabą stronę, że maszt się nieco osłabia.

Drugi sposób – to nabicie na maszt dwuch wysokich i odpowiednio do grubości liny wyrobionych listew, które umocowane na niej dają mu niejako owalny przekrój. Takie wykonanie ma jeszcze i tę dobrą stronę, że za masztem zmniejsza się vacum.

Trzeci sposób — to przykręcenie wzdłuż całego masztu mosiężnej szyny w kształcie litery T i wciąganie na tę szynę przyszytych do żagla odpowiednich uchwytów w odstępach około 0,75 m. jeden od drugiego. System ten jest o tyle niedogodny, że każdy uchwyt należy osobny wprowadzać na szynę, wskutek czego podnoszenie żagla odbywa się powolniej, aniżeli przy dwuch powyżej podanych.

Mojem więc zdaniem obsługa trójkątnego żagla jest bezspornie łatwiejszą, a szczególnie występują jego zalety przy jeździe pod wiatr i one to przechyliły mnie również na stronę zwolenników tego żagla, który zawsze teraz stosuję do moich łodzi z dobrym skutkiem.

E. Bryzemejster.

REGULAMIN REGATOWY.
POLSKIEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH.

Regulamin niniejszy, opracowany przez Komisję Sportową P. Z. T. W. i zatwierdzony przez Wydział Wykonawczy w dniu 24 lutego 1926 r. został uchwalony przez Sejmik Wioślarski w Krakowie 21 marca 1926 r., obowiązuje towarzystwa, należące do Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich.

I. Prawo urządzania regat.

1. Regaty Związkowe z biegami o „Mistrzostwo Polski" urządza Zarząd P. Z. T. W. (Komisja Sportowa), regaty międzyklubowe i międzynarodowe organizują poszczególne towarzystwa za zgodą Zarządu P. Z T. W.

W miejscowościach, gdzie jest więcej, niż jedno towarzystwo wioślarskie, mogą być powoływane lokalne Komisje Regatowe celem urządzania regat towarzyskich, międzyklubowych i międzynarodowych.

II. Programy letniego sezonu sportowego.

2. Towarzystwa, należące do P. Z. T. W., opracowują corocznie program letniego sezonu sportowego i przesyłają go Zarządowi Związku przed 1 maja dla uzgodnienia terminów regat.

Uwaga. W ważnym wypadku przysługuje Zarządowi P. Z. T. W. prawo zmiany terminu regat.

III. Klasyfikacja wioślarzy.

3. Zwycięstwa na łodziach półwyścigowych (klepkowych odkrytych) klasyfikacji nie podlegają.

Wioślarzy klasyfikuje się na zasadzie wyników, osiągniętych na *łodziach wyścigowych* (wszelkiego rodzaju) w kraju i zagranicą do dnia 31 grudnia roku, poprzedzającego regaty, przyczem wyniki krajowe brane są pod uwagę, jeżeli regaty odpowiadały następującym warunkom:

a) były dostępne dla wszystkich towarzystw,
b) były ogłoszone na 6 tygodni przed terminem regat,
c) odbyły się przy uczestnictwie conajmniej 3-ch towarzystw związkowych.

Mistrzostwa lokalne na łodziach wyścigowych z nagrodami, ofiarowanemi przez instytucje rządowe, miejskie, sportowe, osoby prywatne i t. p. albo bez nagród honorowych — do klasyfikacji są zaliczane.

Drugie miejsca (mimo nagród) nie są brane pod uwagę.

Długie i krótkie wiosła liczone są oddzielnie. (Starszy np. w jeździe na długie wiosła może być nowicjuszem w jeździe na krótkie wiosła i odwrotnie).

Klasyfikacji nie podlegają *sternicy*.

Klasyfikacji nie podlegają biegi powyżej 8 klm.

4. *Nowicjuszem* w jeździe na długie wiosła jest wioślarz, który do dnia 31 grudnia roku, poprzedzającego regaty, nie wygrał żadnego biegu na łodzi wyścigowej na długie wiosła na regatach klasyfikacyjnych. (Regul. p. 3). Nowicjuszem w jeździe na krótkie wiosła jest wioślarz, który w identycznych warunkach nie wygrał biegu na krótkie wiosła.

Młodszym (junjorem) w jeździe na długie wiosła jest wioślarz, który do dnia 31 grudnia roku, poprzedzającego regaty, nie wygrał trzech pierwszych nagród na regatach klasyfikacyjnych (Regul. p. 3) w biegach na łodziach wyścigowych na długie wiosła. Młodszym w jeździe na krótkie wiosła jest wioślarz, który w identycznych warunkach nie wygrał trzech pierwszych nagród w biegach na krótkie wiosła.

Starszym (senjorem) jest wioślarz, którego nie można zaliczyć do 2-ch powyższych kategoryj, jak i ten, który wygrał bieg o „Mistrzostwo Polski".

Wygrywający bieg o „Mistrzostwo Polski" na długie wiosła (w osadach na 2-ce, 4-ce i 8-ce) staje się starszym w jeździe na długie wiosła, a wygrywający bieg o „Mistrzostwo Polski" na krótkie wiosła (na 1-ce lub 2-ce podw.) — staje się starszym w jeździe na krótkie wiosła.

Klasyfikacja powyższa obowiązuje od 1920 r.

IV. Programy regat.

5. Program Regat Związkowych układa Komisja Sportowa P. Z. T. W., a Zarząd rozsyła go towarzystwom, należącym do Związku, najpóźniej do dnia 1 marca każdego roku kalendarzowego.

Programy regat międzyklubowych winny być rozesłane wszystkim klubom conajmniej na 2 miesiące przed regatami.

Niezależnie od rozesłania programów regat organizatorzy obowiązani są zamieścić treść ich w organie związkowym.

6. Zawiadomienie o regatach powinno zawierać następujące dane:

a) miejscowość i dzień, w którym mają się odbyć regaty,
b) rodzaje łodzi z zaznaczeniem wprowadzonych ograniczeń co do typów,
c) oznaczenie dystansu i opisanie właściwości toru,
d) oznaczenie wysokości stawek wpisowych i rodzaju nagród,
e) termin i miejsce przyjmowania zgłoszeń.

7. Program regat, o ile można uwzględnia:

a) bieg na łodziach półwyścigowych (klepkowych odkrytych) szer. 78 ctm. wraz z klepką, z kilem, przechodzącym wzdłuż całej łodzi, ogólnej wagi bez wioseł conajmniej 100 klg. — dla wioślarzy, którzy do dnia

31 grudnia roku, poprzedzającego regaty, nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych, (tak na łodziach klepkowych jak i wyścigowych — na krótkie lub długie wiosła);

b) bieg na takich samych łodziach jak w p. a) dla wioślarzy, którzy do dnia 31 grudnia roku, poprzedzającego regaty nie wygrali jeszcze na regatach klasyfikacyjnych biegu na łodzi wyścigowej, na długie wiosła t. j. dla nowicjuszy;

c) biegi na łodziach wyścigowych:

na jedynkach	dla nowic., młodsz. i starsz.,
„ dwójkach podw.	„ młodszych i starszych,
„ „ bez stern.	„ starszych,
„ czwórkach	„ nowic., młodsz. i starsz.,
„ „ bez stern.	„ starszych,
„ ósemkach	„ nowic., młodsz. i starsz.,

Jeżeli program zawiera tylko jeden bieg na łodzi wyścigowej, bieg taki jest dostępny dla wszystkich bez ograniczenia; przy dwu biegach na łodziach tego samego rodzaju — uczestniczą kategorje starszych i młodszych, zaś w trzech biegach uczestniczą wszystkie trzy kategorje wioślarzy.

V. Prawo udziału w regatach.

8. W regatach, urządzanych przez P. Z. T. W. i przez towarzystwa związkowe, uczestniczyć mogą tylko towarzystwa, do P. Z. T. W. należące.

Przepis ten nie dotyczy towarzystw zagranicznych.

Udział towarzystw związkowych w regatach urządzanych przez towarzystwa, mające siedzibę w Polsce a do P. Z. T. W. nie należące — jest wzbroniony.

9. Towarzystwa związkowe składają Zarządowi P. Z. T. W. w terminie od 1-go stycznia do 1-go kwietnia każdego roku listę swoich czynnych wioślarzy i sterników pg. ustalonego szematu.

Wioślarze i sternicy mogą figurować tylko na liście jednego towarzystwa.

Uwaga. Za czynnych uważa się wioślarzy i sterników, którzy biorą udział w regatach i zaprawach (treningach).

10. Towarzystwa, uczestniczące w regatach, są obowiązane poddać trenujących wioślarzy stałej kontroli i obserwacji lekarskiej i prowadzić „karty zdrowia“ pg. wzoru, opracowanego przez Związek Związków (do nabycia w P. Z. T. W).

11. Barwy reprezentacyjne t. j. rodzaj i kolor emblematów na koszulkach, jak również kolory piórek i dulek należy meldować w P. Z. T. W.

Zarządowi P. Z. T. W. przysługuje prawo żądania zmian, jeżeli już wcześniej zostały zarejestrowane te same albo zbliżone barwy.

12. Wioślarz lub osada, mająca zamiar uczestniczyć w regatach, nie mogą zgłaszać się samodzielnie.

13. Do regat dopuszczony będzie każdy wioślarz, przyjęty w poczet członków towarzystwa, należącego do P. Z. T. W.

14. Członkowie zdyskwalifikowani lub zawieszeni nie mogą brać udziału w żadnych regatach.

15. W biegach pań — mężczyźni uczestniczyć nie mogą i odwrotnie.

16. Młodzież poniżej 18 lat i panie nie mogą uczestniczyć w biegach długodystansowych.

17. W Mistrzostwach Polski uczestniczą tylko obywatele Polski.

18. Do biegów o Mistrzostwo Polski towarzystwa mogą zgłaszać po dwie osady, do innych biegów — bez ograniczenia.

19. Zadeklarowani do jednego lub kilku biegów o Mistrzostwo Polski na długie wiosła (na 2-ce, 4-ce i 8-ce) nie mogą być równocześnie deklarowani (na tych samych regatach) do biegów nowicjuszy i młodszych na długie wiosła jak również i do biegów na łodziach półwyścigowych (klepkowych odkrytych).

Zadeklarowani do biegów o Mistrzostwo Polski na krótkie wiosła (na 1-ce i 2-ce podw.) nie mogą być równocześnie na tych samych regatach deklarowani do biegów nowicjuszy i młodszych na krótkie wiosła oraz do biegów na łodziach półwyścigowych (klepkowych odkrytych).

Uwaga. Przepis powyższy nie dotyczy zastępców.

Jeżeli jednak w dniu regat wchodzi do osady mistrzowskiej zastępca, który jest zadeklarowany do powyższych biegów nowicjuszy, młodszych i t. p. — musi być z nich wycofany pod skutkami prawa dyskwalifikacji całej osady.

20. Zwycięzcy Mistrzostwa Polski na długie wiosła (na 2-ce, 4-ce i 8-ce) nie mogą startować do końca sezonu w biegach na łodziach wyścigowych na długie wiosła, przeznaczonych dla nowicjuszy i młodszych, jak również i w biegach na łodziach półwyścigowych (klepkowych odkrytych).

Zwycięzcy Mistrzostwa Polski na krótkie wiosła (na 1-ce i 2 ce podw.) nie mogą startować do końca sezonu w biegach na łodziach wyścigowych na krótkie wiosła, przeznaczonych dla nowicjuszy i młodszych, jak również i w biegach na łodziach półwyścigowych.

21. W regatach międzyklubowych, związkowych i międzynarodowych wioślarz uczestniczy jako reprezentant jednego tylko towarzystwa.

Przynależność klubową wioślarzy i sterników określa Zarząd P. Z. T. W. na podstawie złożonych przez towarzystwa list rejestracyjnych, (Reg. p. 9).

W czasie od 1 stycznia do 1 kwietnia przysługuje każdemu wioślarzowi i sternikowi prawo zmiany barw reprezentacyjnych przez złożenie do P. Z. T. W. piśmiennego wniosku za pośrednictwem tego towarzystwa, które ma reprezentować w nadchodzącym sezonie.

Późniejsze zmiany uwzględniane nie będą.

W wyjątkowych razach, jak np. zmiana stałego miejsca pobytu, Zarząd P. Z. T. W. może uwzględnić i w czasie po 1 kwietnia żądanie reprezentowania innego towarzystwa.

22. W wyścigach o nagrody, przechodzące na własność dopiero po kilkokrotnem wygraniu (Reg. p. 25—28), towarzystwa, po pierwszem zwycięstwie, nie mają obowiązku uczestniczenie w składzie pierwotnym osady w następnych biegach o tę samą nagrodę.

23. W regatach uczestniczą tylko wioślarze amatorzy. Udział zawodowców w jakimkolwiek charakterze jest wykluczony. Pojęcie „zawodowca" utrzymuje się według definicji par. 7 Statutu P. Z. T. W.

24. Wiek sternika — conajmniej 17 lat, waga — 40 klg. Obowiązkowa minimalna waga na sterze — 50 klg. Ewentualne manko wyrównane będzie przez nadwagę, umieszczoną w nogach sternika.

Na żądanie Komisji Sportowej sternik będzie ważony przed startem.

VI. Nagrody.

25. Za zwycięstwa, osiągnięte na regatach, otrzymują nagrody wioślarze, sternicy i towarzystwa.

Wioślarzom i sternikom przyznaje się nagrody jednorazowe w postaci medali, żetonów, dyplomów i przedmiotów pamiątkowych.

Towarzystwa otrzymują jednorazowo dyplomy honorowe oraz nagrody przejściowe, wymagające kilkakrotnej wygranej, zgodnie ze specjalnym dla każdej nagrody regulaminem.

26. Nagrody honorowe i przejściowe, ofiarowane przez władze państwowe i miejskie, przez organizacje sportowe, towarzystwa, osoby prywatne i t. p., są wręczane organizatorom regat z określeniem przeznaczenia. Przyznanie takich nagród należy wyłącznie do sędziów.

27. Regulamin nagrody przejściowej zawiera następujące dane: opis nagrody, teren i warunki rozgrywania nagrody, okres czasu, potrzebny dla zdobycia na własność, ilość poszczególnych wygranych, zastrzeżenie co do przechowywania nagrody i obowiązek dostarczenia jej w terminie rozgrywki przez ostatnich zwycięzców w stanie nieuszkodzonym na teren regatowy.

28. Nagrody przejściowe są rozgrywane corocznie na regatach (bądź terenie) tej organizacji, która jest wyszczególniona w regulaminie.

Jeżeli powyższa organizacja z jakichbądź powodów nie jest w stanie urządzić biegu o nagrodę przejściową – obowiązana jest zawiadomić o tem we właściwej porze Zarząd P. Z. T. W., który ze swej strony przekazuje rozegranie tego biegu innej organizacji na tym samym terenie.

Gdyby bieg powyższy i w danym razie nie doszedł do skutku, — nagroda zostanie przyznana jako dodatkowa, zwycięzcy odpowiedniego biegu z Regat Związkowych.

VII. Zgłoszenia do regat.

29. Zgłoszenia do regat są tylko piśmienne. Telegraficzne należy listownie potwierdzić. Zgłoszenie powinno być przysłane lub złożone w zapieczętowanej kopercie na imię Komisji Sportowej i zaopatrzone w wyraźny napis: „Zgłoszenia do regat".

30. Każdą osadę zgłaszać należy na oddzielnym blankiecie, według ustalonego przez Komisję Sportową P. Z. T. W. wzoru, na którym muszą być podane:

w pierwszym terminie oznaczonym przez organizatorów, (na 3 tygodnie przed regatami),
a) nazwa towarzystwa,
b) nazwa i numer programowy biegu,
c) rodzaj łodzi;

w drugim terminie oznaczonym przez organizatorów, (na 10 dni przed regatami),
a) nazwa towarzystwa,
b) nazwa i numer programowy biegu,
c) rodzaj łodzi,
d) nazwiska i imiona osady oraz wiek i waga poszczególnych wioślarzy,
e) nazwisko sternika, jego wiek i waga,
f) te same dane, co w punktach d) i e) odnośnie wioślarzy zapasowych i sternika,
g) nazwisko trenera z wyjaśnieniem, czy jest zawodowcem, czy amatorem,
h) nazwisko delegata, mającego prawo interpelacji w sprawach sportowych, i jego zastępcy.

Lista wioślarzy zapasowych (oprócz sternika) nie może zawierać więcej nazwisk, niż połowę listy nazwisk osady. W razie wpisania większej liczby, końcowe nazwiska będą skreślone.

Pseudonimy są dozwolone, lecz prawdziwe nazwiska muszą być w zgłoszeniu podane do wiadomości Komisji, która ma prawo ujawnić je współzawodnikom.

Uwaga. Zamiast podanych dwu terminów można wyznaczyć na składanie zgłoszeń tylko jeden termin na 14 dni przed regatami.

31. Wpisowe należy wpłacić lub przesłać przed terminem składania zgłoszeń. Jeżeli Komisja w dniu rozpatrywania zgłoszeń nie będzie posiadała dowodu wpłacenia wpisowego, to odnośne zgłoszenie może być unieważnione.

32. Wpłacone wpisowe zwraca się, jeżeli zgłoszenie dla jakichkolwiek przyczyn nie będzie przyjęte, lub jeżeli wyścig nie dojdzie do skutku z powodów, niezależnych od uczestników.

Wpisowe się nie zwraca, jeżeli zgłoszony (zapisany) do wyścigu nie stanie.

33. Wyścig nie dochodzi do skutku przy zgłoszeniu się jednego towarzystwa. Wyjątek stanowią biegi o nagrody specjalne (przejściowa, z wyzwania i t. p.) i o mistrzostwa.

VIII. Rozpatrywanie zgłoszeń.

34. W oznaczonym w punkt. 30 terminie, Komisja Sportowa otwiera zapieczętowane koperty i telegramy ze zgłoszeniami, decyduje o ich przyjęciu, sporządza odpowiedni protokuł i bądź składa go Zarządowi, bądź bezzwłocznie rozsyła kopję protokułu wszystkim towarzystwom, deklarującym udział w regatach.

W razie nieprzyjęcia zgłoszenia Komisja zawiadamia o tem dane towarzystwo telegraficznie i przesyła listownie motywy decyzji.

35. Jeżeli jakie zgłoszenie będzie niedokładne w znaczeniu formalnem, Komisja ma prawo według swego uznania zgłoszenie takie uwzględnić po otrzymaniu odpowiednich wyjaśnień lub uzupełnień, jednak tylko w tym wypadku, jeżeli to nie opóźni

D. c. n.

Z ŻYCIA KLUBÓW.

W dziale tym są umieszczane wiadomości nadesłane przez kluby

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE

rok założenia 1882.

Otwarcie przystani. Dnia 16 maja o godz. 11 rano odbyło się otwarcie przystani i podniesienie flagi. Uroczystość poprzedziło nabożeństwo w kościele św. Trójcy na Solcu. Po przemówieniu wiceprezesa Tow., p. B. Michalskiego chór „Duda" odśpiewał kilka pieśni. Towarzystwo rozpoczyna 44 rok istnienia i stale rozwija się. Tabor wioślarski obecnie liczy 176 łodzi (wraz z prywatnemi) i 22 łodzie motorowe.

Treningi prowadzi Robert Mac Alpine, który już drugi rok przyjeżdża z Anglji dla trenowania osad.

Wycieczkę na Bielany i zabawę towarzyską, zpowodu ostatnich wydarzeń odwołano. Klub urządził przystań na krypie wyżej łachy Wilanowskiej dokąd w pogodne dnie i święta dobija wiele łodzi. Osady wyruszające na dalsze wycieczki w górę rzeki, mają możność wygodnego odpoczynku.

POZNAŃSKIE T-WO WIOŚLARZY „TRYTON"

rok założenia 1912.

W dniu 16 b. m. odbyło się uroczyste otwarcie sezonu na przystani przy Drodze Dembińskiej. Po wysłuchaniu mszy św. w kościele Bożego Ciała podczas której śpiewał chór św. Cecylji wyruszyły poszczególne organizacje wioślarskie pochodem na przystań, na czele którego kroczył oddział „Trytonu" ze sztandarem, następnie Klub Wioślarski, Towarzystwo Wioślarskie „Polonja", przedstawiciele Tow. Wioślarskiego „Neptun" i kompanja „Trytonu".

Programowo i punktualnie o godzinie 10 min. 30 przed południem ustawiły się na przystani „Trytonu" w szyku wojskowym szeregi poszczególnych towarzystw wioślarskich. — Chór odśpiewał najpierw utwór „Gaude mater Polonia", dyrygent p. prof. Wiechowicz. Następnie prezes Towarzystwa Wioślarskiego „Tryton" p. Maksymiljan Stürmer powitał przedstawicieli władz wojskowych i samorządowych, przedstawicieli prasy i rady miejskiej, również kluby wioślarskie i pokrewne towarzystwa Apelując do członków klubu upominał, by takowi wytrwale i gorliwie wypełniali nadal swoje obowiązki członkowskie, ponieważ tylko w ten sposób może być podtrzymana powaga „Trytonu" i doprowadzi towarzystwo do należytego rozwoju. Następnie mówca zwracając się do prezesa Bractwa Strzeleckiego p. Piotra Michałowicza prosił go o wciągnienie flagi na znak otwarcia sezonu i na cześć Rzeczypospolitej. Podczas wciągniecia flagi salutowały wszystkie kluby wioślarskie a chór Koła śpiewackiego odśpiewał pieśń „Sztandary na Kremlu". W związku z tem składali oficjalne życzenia: z ramienia Bractwa Strzeleckiego Poznań, prezes p Piotr Michałowicz, p. pułkownik Sikorski jako reprezentant Centralnej Szkoły Wojskowej, Gimnastyki i Sportu w imieniu Klubu Wioślaskiego „Polonja" p. Drobnik. Pierwszą część uroczystości zakończono pieśnią „O ziemio ojców".

Następnie odbyło się otwarcie bibljoteki na sali Trytonu przez prezesa p. Stürmera. Wystawiono na pokaz wysokocenne nagrody, które zdobył „Tryton" w zawodach wioślarskich. Artystycznie na ten cel wykonaną szafę ofiarował członek Tow. „Tryton" p Przepióra, któremu oficjalnie podziękował prezes p. Stürmer. W międzyczasie odbyło się na sali Trytona skromne śniadanie, w którem brali udział niemal wszyscy zaproszeni goście Stosownie do uroczystości wznieśli toasty p. p. Piotr Michałowicz, prezes Bractwa, pułkownik Sikorski, radca Wybieralski, Drobnik prezes „Polonji", radny Libera, prezes Macioszczyk i radca Dr. Kolszewski.

Na zakończenie uroczystości odbyła się defilada łodzi na przystani Trytona w obecności delegacyj i zaproszonych gości. W defiladzie brało udział 30 łodzi poszczególnych miejscowych towarzystw wioślarskich, które złożyły najwspanialwszy egzamin z swej sprawności, z pośród których wyróżniały się szóstki i ósemki „Trytonu".

KOŁO WIOŚLARZY WARSZAWSKICH

rok założenia 1920.

W niedzielę dnia 9 maja odbyła się doroczna uroczystość otwarcia przystani K. W. W., którą rozpoczęła o godz. 10 r. Msza św. w kościele św. Trójcy na Solcu, odprawiona przez ks. Stefańskiego, Pienia na chórze wykonał art. opery p. Gołembiowski. Po nabożeństwie wobec zebranych gości, przedstawicieli władz, prasy i bratnich organizacyj, których powitał w swem przemówieniu wiceprezes E. Bernatowicz, nastąpiło tradycyjne podniesienie flagi. Mile zostały przyjęte życzenia złożone Kołu przez przedstawiciela W.T.W. mec. Główczewskiego.

Zapowiedziane atrakcja, jak pokaz gimnastyczny, oraz rewja taboru łodzi, z powodu długotrwałych deszczów i dokuczliwego zimna, jakie panowało w ostatnim tygodniu, nie mogły być należycie przygotowane i dlatego nie odbyły się. Odłożono je na jedną z najbliższych niedziel. Nie lepszy los spotkał zabawę towarzyską, którą zmroziły wieczorem podmuchy północnego wiatru.

Zapowiedziana wycieczka turystyczna z biegiem Pilicy, odbyła się z przygodami w dniach 1, 2 i 3 maja. Szczegółowe sprawozdanie podane jest na innem miejscu. Sezon zawodów sportowych rozpoczyna się w niedzielę dnia 30 maja wyścigiem wielko-dystansowym o „Mistrzostwo Koła".

YACHT-KLUB POLSKI.

Rok założenia 1924.

Siedziby w Gdyni Biuletyn Nr. 2.

Uzyskane w ubiegłym roku od Ministerstwa Kolei wagony Zarząd pragnie doprowadzić na bieżący sezon do stanu mieszkalnego, aby dać możność pp. członkom Klubu taniego pobytu w Gdyni.

Do dyspozycji pp. członków będą 3 pomieszczenia 2-osobowe i 6 1-osobowych

Koszt pobytu bez utrzymania wynosi zł. 2. za dobę od osoby. Zamierzone jest również uruchomienie własnej kuchni, co wpłynie na dalsze potanienie pobytu nad morzem.

Pościel należy mieć własną.

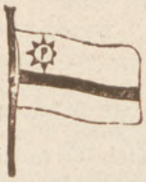
Sezon rozpoczyna się 15 czerwca i będzie trwał do 15 września r. b.

Pierwszeństwo do zajęcia pomieszczeń przysługuje członkom Klubu wraz z rodzinami, następnie osobom poleconym przez nich.

Termin zgłoszeń upływa z dniem 27 maja r. b. godz. 15. Osoby, których zgłoszenia będą przyjęte obowiązane są do dnia 5 czerwca r. b. uregulować całkowitą należność za pomieszczenie.

Ze względu na duże koszty remontu Zarząd zastrzega sobie prawo udzielenia gościny w niezajętych lokalach osobom postronnym.

Wszelkich bliższych informacyj udziela i zapisy przyjmuje p. Witold Butkis, Sekretarz Klubu, codzienie od godz. 10-ej do 15-ej, Elektoralna 2, tel. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wewn. 76, w dnie świąteczne na przystani od godz. 12-ej do 18-ej (przy moście Ks. Poniatowskiego praski brzeg).



TOWARZYSTWO WIOŚLARZY
„POLONJA"
rok założenia 192?.

Towarzystwo nasze liczy obecnie 96 członków oraz 27 kandydatów.

W dniu 2 maja br. odbyło się otwarcie tegorocznego sezonu z następującym programem:

1) o godz. 9-tej msza św. w kaplicy u SS. Elżbietanek,
2) po mszy św. przemarsz na przystań Towarzystwa,
3) o godz. 11-tej powitanie gości i wciągnięcie flagi,
4) o godz. 11,30 defilada łodzi.

Wieczorem tegoż dnia odbył się bal wiosenny w salach „Apollo".

Po wysłuchaniu mszy św. oraz przemaszerowaniu na przystań, punktualnie o godz. 11 tej druh prezes Drobnik powitał delegatów bratnich klubów, przedstawicieli władz, prasy oraz gości, prosząc druha prezesa honorowego Grzybkowskiego o podniesienie flagi. Następnie składali życzenia delegaci bratnich klubów, przedstawiciele prasy i inni, poczem odbyła się defilada łodzi, w której wzięły udział wszystkie kluby miejscowe, defilując kolejno według kategorji łodzi.

Następnie spędzono kilka chwil w lokalach klubowych.

Program nasz tegoroczny opiera się ściśle na pracach wewnętrznych i obejmuje szczególnie przygotowanie materjału wioślarskiego na rok przyszły.

OBECNY ZARZĄD KLUBU.

Prezes	Druh Kazimierz Drobnik
Wice-prezes	Władysław Wojciechowski
Skarbnik	Marjan Wtorkowski
Sekretarz	Franciszek Nowicki
Zast. sekret.	Marjan Błażczak
Naczelnik	Stefan Jankowski
Zast. naczeln.	Józef Szymanek
Gosp. przystani	Franciszek Radomski
„ II „	Franciszek Szumnarski
Radny	Marjan Markowski
„ II	Jan Szymański
Komisja Rewizyjna	Franciszek Filoda
	Czesław Marciszewski.



BYDGOSKIE TOWARZYSTWO
WIOŚLARSKIE
rok założenia 1920.

Niedziela 9 maja 1926 roku była dla Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego uroczystością niezwykłą, otworzono bowiem tegoroczny sezon wioślarski i poświęcono cztery nowe łodzie. Już wczesnym rankiem zaczęli się schodzić członkowie do szałasu, skąd uformował się pochód do kościoła Serca Jezusowego. Wzięły w nim udział delegacje władz, wojskowości, Klubu Wioślarskiego, „Gryf" Tow Wioślarskiego w Toruniu, oraz przeszło 130 członków B. T. W. w galowych mundurach. Pochód poprzedziła orkiestra wojskowa. Pienia religijne w czasie nabożeństwa wykonało Tow. Śpiewu „Lutnia".

Punktualnie o godz. 10.30 nastąpiło, poprzedzone stosownem przemówieniem drh. prezesa Maciejewskiego, podniesienie bandery przez p. Generała Thommée, poczem ks. prof. Zieliński dokonał poświęcenia czterech nowych łodzi, mianowicie skifu „Władzia" (łódź prywatna). Pierwsza jedynka wyścigowa—fornierowa a wykonana i dostarczona przez firmę Staszewski i Ska w Warszawie, dębowej dwójki „Marja", czwórki wyścigowej „Witold" i ósemki wyścigowej „Pogoń". Chór B. T. W. pod batutą drh Edmunda Sokołowskiego odśpiewał na tępnie piękną pieśń „Pobudka wioślarska"

Po chrzcie łodzi tłumy publiczności na obu brzegach Brdy z napięciem oczekiwały defilady, do której oprócz B. T. W. stanęły wszystkie miejscowe towarzystwa wioślarskie, mianowicie kluby „Frithjof", „Gryf", „Brda", „Wisła" i Sekcja wioślarska Szkoły Rolniczej.

Jako pierwszy przedefilował przed darzącą go oklaskami publicznością niestrudzony na polu sportowem Dowódca XV Dywizji p. Generał Thommée, dając licznie zebranym oficerom przykład szerzenia i uprawiania sportu w chwilach wolnych od zajęć służbowych. Następnie przed o zyma widzów przesunął się nieskończony korowód jedynek, dwójek, czwórek i ósemek, razem 48 łodzi. Zaiste piękny był to widok i aż serce rosło wobec sprawności poszczególnych załóg, dzielnie się prezentujących.

Po defiladzie odbyła się skromna biesiada, w której wzięły udział prócz członków B. T. W. delegacje klubów wioślarskich, przedstawiciele armji, władz, prasy; w miłym nastroju przesiedziano do godz. 4-tej popoł. Wieczorem odbyła się w salach Resursy Kupieckiej huczna zabawa przy bardzo licznym udziale gości.

Nadmienić wypada, że tegoroczne święto otwarcia sezonu w wielkiej mierze przyczyniło się do propagowania sportu wioślarskiego wśród miejscowego społeczeństwa.



DRUH LEON BIRKHOLC,
członek Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, który w 1925 roku przejechał 5363 klm. i na regatach wszechpolskich w Brdyujściu zwyciężył w osadzie dwukrotnie.

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 3-5

Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR I WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S ka, Warszawa, Warecka 15.